

GUIDO CAMARDA

(c.s)

Il dott. Sisto ha ricordato la figura del prof. Fanara, con sentimenti di stima e amicizia ai quali tutti ci associamo. Tutti noi abbiamo vivo questo ricordo, reso ancora più forte dal fatto che il CUST, Centro Universitario di Studi sui Trasporti, fondato proprio dall'amico Fanara nel 1981, è oggi a lui intitolato: *CUST Euromed "Elio Fanara"*.

Il dottore Sisto è riuscito nella difficile impresa di trattare tanti temi in soli venti minuti. Troviamo nella sua relazione spunti interessantissimi anche per le tesi dei dottorandi di ricerca, a proposito del *marketing* e del turismo nautico. Sono problemi che, realmente, dovrebbero essere oggetto di trattazione monografica.

Quanto alla diffusione di una cultura del mare, mi limito, per non sottrarre tempo ai relatori ed agli interventi, a dire che noi docenti della materia dovremmo sentire la diffusione della marittimità anche come impegno civile, tenuto conto delle tradizioni storiche, delle caratteristiche economiche e della conformazione geografica del nostro territorio. L'impegno è, in particolare, quello di sviluppare sempre più lo studio e l'approfondimento della disciplina sia nei corsi di laurea, sia nei percorsi di formazione post-universitaria, sia nei seminari ai vari livelli.

Do ora la parola al Comandante Nunzio Martello, del Dipartimento della Protezione Civile per un intervento programmato.

NUNZIO MARTELLO

(C.V. - Dipartimento Nazionale Protezione Civile)

Le previsioni di crescita del settore del trasporto merci su gomma parlano chiaro: un comparto che da oggi al 2010 vedrà nel nostro Paese un incremento del 40%. Una previsione davvero impressionante se raffrontata con lo sviluppo delle strade della penisola.

Significa, in pratica, che ogni giorno e per tutto l'anno, oltre 100 mila veicoli commerciali, ovvero il 60% in più dell'attuale parco circolante, si riverserà sulle strade e sulle autostrade.

Attualmente, vale a dire sulla base dei tradizionali sistemi di trasporto e logistica, l'87% degli utenti sceglie il trasporto terrestre (strada e ferrovia). Il cabotaggio tra i porti italiani, di contro, movimentata una quantità di appena il 4% dei 60 milioni di tonnellate di merci trasportate su strada a distanze superiori a 500 Km.

Tali dati, evidenziati da un'indagine del Centro per gli Studi di Tecnica Navale del Gruppo Fincantieri e del consorzio tra Confitarma e Fedarlinea, contribuiscono egregiamente a mettere a fuoco le potenzialità e gli interventi necessari per rilanciare il trasporto marittimo come alternativa o, almeno, come supporto al trasporto su rotaia e su gomma.

Certo è che il trasporto su gomma svolge in Italia un ruolo strategicamente imprescindibile, e non è neanche pensabile di eliminarlo e neanche di ridurlo drasticamente. Basti pensare alle direttrici che attraversano il Paese da nord a sud ed alle tratte brevi,

talora appenniniche, che attraversano orizzontalmente il territorio nazionale.

C'è da dire anche però che in questi ultimi anni si sta palesando il recupero del ruolo di centralità economica, politica e culturale del Mediterraneo, che in passato si era fortemente appannato a beneficio delle rotte atlantiche. L'economia torna a riconoscere al "*Mare Nostrum*" lo *status* di via di comunicazione centrale, non solo dal punto di vista economico ma anche dei flussi umani e culturali. La ruggente economia asiatica ha invertito la direttrice principale dei flussi commerciali, che per circa quattro secoli si era basata sulla connessione tra Atlantico e Americhe. Il ruolo sempre crescente assunto da Cina e India, la rinnovata potenza del Giappone, fanno sì che le rotte commerciali siano fortemente attratte, passando per Suez, verso l'Asia. Segnali importanti ne sono il sempre maggiore dinamismo delle attività commerciali nei porti spagnoli ma anche italiani, come Gioia Tauro, che crescono ad un ritmo elevatissimo. Le previsioni demografiche ci dicono che, nel 2025, i dodici paesi a sud e ad est del Mediterraneo avranno una popolazione pari a quella europea. Ancora più ad Est, tra pochi anni, 200 milioni di cinesi godranno di livelli di reddito pari a quelli occidentali. Questo quadro offre al Mediterraneo una grande opportunità di crescita ed ai suoi porti la possibilità di eguagliare o superare il traffico di quelli del nord Europa.

Non bisogna dimenticare, infatti, che i porti Europei presentano una serie di obiettivi vantaggi rispetto a quelli nordeuropei, ed in particolare:

- localizzazione sulla rotta Suez-Gibilterra-Nord Europa-America;
- area di mercato economicamente florida (Europa);
- differenziazione funzionale (porti sia di *transshipment* e che di destinazione finale);

- distribuzione capillare;
- grado di concorrenza fra i porti e nei porti e livello tariffario.

Oltre allo sviluppo del traffico marittimo proveniente dal *Far East* assume sempre più rilevanza il mercato mediterraneo in senso proprio nell'ambito del quale rilevano tre poli principali: 1) il mercato dei paesi UE industrializzati; 2) il mercato dei Balcani e dell'area Russa; 3) il mercato dei paesi del sud del Mediterraneo.

Il traffico marittimo tra i Paesi UE e gli altri Paesi mediterranei (area MEDA) è in forte crescita e rappresenta al contempo sia una grande opportunità di sviluppo che una minaccia in termini di forte concorrenzialità dei porti dell'area mediterranea.

Il traffico marittimo rappresenta oggi una parte importante nell'economia dei Paesi dell'area MEDA. La maggior parte del commercio estero di questi Paesi avviene infatti per via marittima ed, in termini di volume, il trasporto marittimo è dominante nello scambio di merci tra l'area MEDA e l'Unione Europea (74% circa sul totale degli scambi nell'anno 2000). L'Unione Europea è infatti il maggior *partner* commerciale marittimo per diversi Paesi mediterranei, soprattutto nella regione del Maghreb. In termini percentuali, il trasporto marittimo con l'Unione Europea rappresenta circa il 60% del totale dell'Algeria, il 54% per il porto di Limassol (Cipro) ed il 43% per il Libano.

Anche l'industria legata alle crociere è in espansione verso tutte le destinazioni turistiche dell'area MEDA, oltre che a Cipro e Malta.

L'area dei Paesi MEDA comprende 58 grandi porti commerciali, di cui 17 in Turchia, 8 in Algeria, 8 in Marocco ed uno ciascuno in Libano e Giordania.

I tre porti maggiori in termini di tonnellaggio sono *Bethioua* (Algeria), *Izmir* (Turchia) ed *Alessandria* (Egitto).

Anche i maggiori porti europei del Mediterraneo hanno fortemente incrementato il loro traffico dal 1995 ad oggi. L'incremento del traffico contenitori nei porti mediterranei è stato percentualmente superiore a quello dei porti del Nord Europa perché, contrariamente al passato, nel Mediterraneo si sono offerti:

• prezzi convenienti;

• tempi rapidi;

• servizi garantiti;

• alte frequenze di approdi.

Il risultato

Lo sviluppo dei trasporti marittimi dovrebbe pertanto essere privilegiato creando "autostrade del mare" che colleghino i principali porti mediterranei.

Particolarmente importanti sono nel Mediterraneo i trasporti marittimi di breve percorso, a causa delle distanze ravvicinate e della scarsità in molte zone di percorsi terrestri praticabili.

In realtà lo "*short sea shipping*" e le "autostrade del mare", di cui ha parlato con dovizia di particolari il dott. PUJIA, non sono contro il trasporto terrestre, al contrario vogliono accompagnarlo. Essere parte dello stesso sistema e sbocco naturale dei corridoi di trasporto terrestre: in altre parole una rete marittima di trasporto di mezzi gommati e di merci integrata con strade e ferrovie. Una soluzione che gode, secondo gli studi fin qui effettuati, di diverse attrattive sul piano della funzionalità e dei costi e che nonostante ciò non ha ad oggi trovato un adeguato sostegno neppure a livello progettuale, cioè a dire sul piano della fattibilità.

Sono tre i punti focali ritenuti necessari anche da Confitarma per un reale incremento dei trasporti via mare.

In primo luogo gli armatori chiedono di abbassare i costi operativi di gestione relativi al cabotaggio, fornendo così a tale tipo di trasporto quel necessario *appeal* nei confronti dell'autotrasporto: ad esempio sarebbe opportuno prevedere tariffe

agevolate per i servizi tecnico nautici (pilotaggio, ormeggio, rimorchio, etc.), per i traghetti adibiti al cabotaggio.

In secondo luogo, si creerebbe la necessità di incentivare gli autotrasportatori, e questa indispensabile misura potrebbe essere attuata mediante dei “ticket ambientali”, da assegnare agli autotrasportatori sulla base della percorrenza stradale “risparmiata” preferendo lo “*short sea shipping*”.

In terzo ed ultimo luogo, esiste la necessità di potenziare le infrastrutture, trasformando i porti in veri e propri “caselli” delle “autostrade del mare”. Ciò potrebbe realizzarsi sfruttando la massima scorrevolezza per i mezzi in entrata ed in uscita, con banchine a ciò dedicate, corridoi ed aree di sosta riservate ai mezzi gommati, ma anche con procedure semplificate e collegamenti definiti “capianti” con le reti stradale e ferroviaria.

Un progetto basato su queste misure strategiche permetterebbe tempi di realizzazione molto ristretti ed investimenti infrastrutturali decisamente modesti rispetto ad equivalenti interventi sulla modalità terrestre.

Posizioni simili a quelle degli armatori privati sono emerse anche nell’ambito dell’Unione Europea. Di fronte all’esplosione del trasporto merci ed ai crescenti problemi che genera il trasporto su gomma, la Commissione europea per il settore dei trasporti ha sposato il lancio del progetto “autostrade del mare”.

Tuttavia è convinzione diffusa (nonché tra i principi fondamentali dell’UE), che lo sviluppo debba essere sempre sostenibile e che gli obiettivi economico-commerciali non possano avere costi sociali ed ambientali eccessivi o comunque tali da compromettere lo sfruttamento delle risorse per le generazioni future

E’ noto, cito tra tutti il Libro verde sui mari del 2006 dell’Unione Europea, che gli Stati membri si sono e si stanno orientando, verso una politica marittima globale, tesa a sviluppare,

in maniera “ecologicamente sostenibile”, un’economia marittima che produca ricchezza.

I fattori determinanti di tale politica sono diversi, tra questi:

- lo **sviluppo dell’industria marittima**, comprensiva del trasporto marittimo e dei porti, della cantieristica navale, del turismo costiero, della produzione di energia (off-shore) e della pesca marittima e acquacoltura;
- la **promozione dell’occupazione**: attuando percorsi formativi e di riqualificazione tali da assicurare una sempre più effettiva mobilità lungo le filiere dell’industria marittima;
- l’**istituzione di cluster marittimi**: per migliorare l’immagine dell’industria stessa;
- la **stabilità e l’uniformità del quadro normativo di riferimento**: assicurando parità di trattamento tra tutte le bandiere e sanzionando in ugual misura i comportamenti atti a ridurre gli standard di sicurezza della navigazione intesa come *safety* e *security*;
- la **tutela dell’ambiente** e delle risorse del mare nonché l’ottimizzazione **della qualità della vita nelle regioni costiere** che sempre più saranno interessate da particolari fenomeni climatici e antropologici.

Si consideri inoltre che il mutato scenario conseguente ai fatti dell’11 settembre 2001, ha radicalmente trasformato i trasporti internazionali per cui oggi il pericolo di attentati terroristici condiziona pesantemente gli spostamenti di persone e merci.

In quest’ottica uno degli aspetti fondamentali dello sviluppo dei traffici marittimi mediterranei è quello della sicurezza intesa nella sua più vasta accezione di *safety*, *security* e tutela dell’ambiente marino: in altre parole della sicurezza dell’ambiente-

mare, fondamentale e prodromica a tutti gli altri aspetti della sicurezza.

Infatti, la sicurezza del mare e per il mare in se stesso, e delle sue risorse, quale fonte di ricchezza per tutti e di lavoro per molti, integra tutta la “filiera della sicurezza”. Non possiamo pensare alla sicurezza del lavoratore-pescatore, alla sicurezza dei bagnanti e dei diportisti nei Paesi a forte vocazione turistica, alla sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, alla sicurezza del posto di lavoro di quanti operano nel complesso, operoso, geniale, rischioso *cluster* marittimo, se non pensiamo prima a garantire la sicurezza ambientale del “grande mare”.

Questo concetto omnicomprensivo di “sicurezza” non delinea, a priori, univoche responsabilità istituzionali di un solo organismo, ma impone un continuo adeguamento degli scenari di intervento di tutti gli attori impegnati in tale ambito. In tale contesto, la Guardia costiera costituisce, in ambito nazionale, una struttura fondamentale di coesione tra tanti attori interessati alla tutela del mare, proprio per la sua specificità di essere un Corpo specialistico della Marina Militare e, nel contempo, elemento di organizzazione flessibile, funzionale per materie diverse riconducibili, come detto, a più Dicasteri.

Ecco perché il Corpo può essere considerato “*provider*” di servizi di sicurezza marittima complessiva, nell’ambito della Pubblica Amministrazione.

Nel contempo, considerato il particolare contesto in cui si opera e il ruolo strategico che riveste il Paese nell’ambito del Mediterraneo, assume particolare importanza l’aver implementato i rapporti con le omologhe Autorità marittime straniere europee al fine di comparare i modelli gestionali in uso, per individuare miglioramenti da apportare, direttamente o tramite interventi governativi.

Da qui la necessità di continuare nello sviluppo di rapporti con tutte le Istituzioni e Forze interessate, in modo da accrescere le

reciproche conoscenze, quindi, migliorare le componenti e i dispositivi deputati alla salvaguardia della vita umana e dei beni in mare, lungo le coste e negli ambiti portuali.

L'offerta di sicurezza è considerata oggi un elemento imprescindibile dell'offerta trasportistica di un Paese. La sensibilità sociale è ormai così attenta al problema che la sicurezza è diventata una delle armi più importanti per rendere vincente un sistema trasportistico. Anche le più grandi compagnie di navigazione puntano ormai moltissimo sulla *safety/security* conscie del fatto si tratta di una delle voci fondamentali di cui tengono conto i "clienti" del trasporto marittimo.

Ma mentre la *safety* è stata esaurientemente studiata e codificata fin dai tempi successivi all'affondamento del *Titanic* e le risultanti norme e procedure di sicurezza sono presenti oggi nelle varie Convenzioni note col nome di Solas (*Safety of Life at Sea*), in buona parte riprese nelle leggi nazionali della maggioranza dei 162 Paesi aderenti all'IMO (*International Maritime Organization*) l'Agenzia dell'ONU che attende alle cose marittime, la *security*, invece, ha assunto un'importanza crescente solo negli ultimi anni, imponendosi all'attenzione delle Autorità marittime, delle imprese di armamento e dell'opinione pubblica praticamente solo dopo il clamoroso sequestro dell'*Achille Lauro*. Un avvenimento che costò all'industria del turismo perdite calcolate in un miliardo di dollari e ai Governi coinvolti la necessità di ripensare o meglio di affrontare una sfida alla quale non si era preparati.

Gli attacchi alle Torri Gemelle dell'11 settembre 2001, hanno stimolato la presa di coscienza della necessità di *security* anche nel settore marittimo, dove è cresciuta la preoccupazione, per esempio, per il facile bersaglio rappresentato da navi da crociera praticamente indifese, con migliaia di passeggeri che salgono e scendono nei porti turistici senza particolari protezioni, controlli e vincoli e dove persino un incrociatore ben provvisto di armi da difesa può diventare soggetto di un attacco più o meno

suicida e subire pesanti danni. Il Comandante in Capo della Guardia costiera degli Stati Uniti, Ammiraglio James M. Loy ebbe a suo tempo a dichiarare al Senato Americano che *«...oggi i terroristi possono affondare una nave da crociera con maggiore facilità che abbattere un aereo»*.

In particolare la normativa internazionale in materia di *security* portuale prevede l'obbligo per gli impianti portuali di conformarsi agli *standard* di sicurezza previsti, nominando un "agente di sicurezza" che effettua una valutazione di sicurezza e predispone un piano di sicurezza.

Nei porti sede di Autorità portuale, quest'ultima elabora, sentiti i terminalisti e le imprese per operazioni portuali interessate, la valutazione ("*assessment*") di sicurezza (PFSA) degli impianti portuali soggetti, nonché, se ritenuto opportuno, delle aree comuni. Tale funzione potrà essere svolta anche avvalendosi di professionalità esterne. Tali valutazioni vengono inviati al Capo del compartimento che li esaminerà e li farà propri con l'atto di approvazione.

Nei porti dove non è istituita l'Autorità portuale, il Capo del compartimento competente coordinerà le iniziative di terminalisti, imprese, enti o organizzazioni al fine di dare attuazione a quanto sopra riportato.

Per la stesura del piano di sicurezza è fondamentale un'analisi del rischio insito in tutti gli aspetti delle operazioni svolte nell'impianto portuale, al fine di determinare quali punti di esse sono più suscettibili o facilmente soggetti a minaccia. Quindi il Piano di sicurezza mira ad identificare gli elementi di rilevante importanza da proteggere (persone, navi, sicurezza delle operazioni, sistemi di trasporto, strutture e merci).

Una volta conosciuti tali elementi, può essere determinata la necessità di misure protettive e quindi si può procedere allo sviluppo del Piano.

Completata la valutazione di sicurezza dell'impianto portuale, viene redatta una relazione, costituita da una sintesi delle modalità con cui è stata svolta la valutazione, una descrizione dei punti deboli riscontrati durante la valutazione e delle contromisure a cui è possibile ricorrere per farvi fronte. La revisione periodica delle valutazioni di sicurezza degli impianti portuali deve essere effettuata entro il termine di cinque anni a decorrere dalla valutazione del Piano o dalla sua ultima revisione. La relazione viene protetta dall'accesso o divulgazione non autorizzati.

Sulla base delle risultanze della valutazione, i terminalisti elaboreranno i Piani di sicurezza (PFSP) dei rispettivi impianti e, una volta approvati, ne cureranno l'attuazione. Le Autorità portuali elaboreranno il Piano di *security* degli impianti portuali non affidati in concessione, con il coinvolgimento delle imprese autorizzate ad operare sugli impianti stessi.

Nei porti non sede di Autorità portuale, ove sussistano impianti portuali pubblici utilizzati da una pluralità di utenti, il Piano di sicurezza o l'adozione delle misure di sicurezza minime spetta agli utilizzatori abituali o, in assenza, al personale del Corpo delle C.P. designati dal Comandante del porto.

Le Autorità marittime e portuali possono redigere anche il piano di sicurezza integrato del porto, tenendo conto delle risultanze dei piani di sicurezza degli impianti.

Il Piano di sicurezza portuale è, fondamentalmente, un piano diretto a proteggere le strutture dell'impianto portuale, gli impianti ed il sistema di trasporto in generale contro atti di sabotaggio, pirateria, terrorismo ecc.. Esso deve comprendere ogni misura adottata al fine di prevenire interferenze, all'interno dell'impianto portuale, alle legittime operazioni portuali nonché le misure di risposta alle violazioni alla sicurezza.

L'obiettivo fondamentale del Piano è di eliminare o ridurre i rischi identificati nel PFSA. Mentre quindi il PFSA tende ad identificare gli elementi (persone, navi, capacità operative, sistemi di trasporto, costruzioni e merci) del porto da proteggere, il PFSP stabilisce come gli stessi debbano essere protetti. La responsabilità di assicurare la *security*, compete all'agente di sicurezza dell'impianto portuale *“la persona designata come responsabile dell'elaborazione, attuazione, riesame e rispetto del piano di sicurezza dell'impianto portuale e come collegamento con gli ufficiali di sicurezza delle navi e con gli agenti di sicurezza della società”*.

Benché questi non debba necessariamente eseguire personalmente tutti i compiti legati alla sua funzione, egli è responsabile in ultima analisi della loro corretta esecuzione.

Una volta predisposti detti piani, le Autorità portuali, i terminalisti e gli utilizzatori li invieranno all'Autorità marittima, la quale provvederà alla loro approvazione, previo confronto collegiale con rappresentanti dell'Autorità portuale, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, della Dogana e dei Vigili del Fuoco e previa valutazione, da parte del Prefetto, della loro congruità rispetto ai Piani provinciali di sicurezza.

E' prevista la possibilità, in funzione dei rischi potenziali per le persone, i beni e l'ambiente, di effettuare una dichiarazione di sicurezza tra la nave da un lato ed il porto che l'accoglie dall'altro, che stabilisca la responsabilità di ciascuno in merito alla gestione di sicurezza durante l'attività di interfaccia.

L'obiettivo è quello di garantire che la nave concordi con l'impianto portuale (o con altre navi con le quali si interfaccia) le misure di sicurezza da adottare rispettivamente, in conformità con quanto stabilito nei rispettivi piani di sicurezza.

Il tema della *security*, dunque, nel settore del trasporto marittimo rappresenta il consolidamento di un nuovo approccio

normativo alle problematiche di sicurezza connesse con la protezione e difesa del comparto logistico dei trasporti.

In questo possiamo affermare, dati alla mano, l'Italia è oggi all'avanguardia grazie all'impegno profuso dal Corpo delle Capitanerie di Porto in materia, quale istituzione incaricata dal Governo nazionale a svolgere le funzioni tecnico-operative per la *security*, nonché le funzioni di Autorità competente in materia.

Anche per ciò che concerne la *safety*, il nostro Paese può essere assunto come esempio in particolare nella attività di PSC (*Port State Control*).

Il *Port State Control* è il potere di uno Stato, internazionalmente riconosciuto, di sottoporre a verifica le navi straniere che scalano i propri porti, per accertarne la conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza della navigazione ed antinquinamento, nonché alle norme nazionali applicabili.

Il *Paris Memorandum on Port State Control* (Paris MoU) costituisce uno dei vari accordi regionali tra Stati volto alla creazione di un sistema armonizzato di procedure per il “controllo dello Stato di approdo”.

Tale accordo mira a contrastare il fenomeno delle navi *substandard* ovvero delle unità che costituiscono un pericolo per le persone imbarcate, per l'ambiente e per la sicurezza dei traffici marittimi.

Ogni Stato membro del Paris MoU (costituito da 20 Paesi europei oltre che Russia e Canada) si impegna ad ispezionare il 25% delle navi previste arrivare nei propri porti.

Le navi sono selezionate giornalmente dagli ispettori PSC in base ad un profilo di rischio (*target factor*) generato da un sistema informatico, ubicato in Francia a St. Malò) nel quale poi confluiscono tutti i rapporti di visita degli ispettori medesimi.

Nei porti degli Stati membri, annualmente, vengono condotte circa 20.000 ispezioni di navi di bandiera estera.

Le previsioni del predetto accordo sono rafforzate, per i Paesi europei, dalla Direttiva 95/21/CE e successivi emendamenti, che riprende sostanzialmente quanto disciplinato dal Paris MoU.

In Italia i controlli di *Port State Control* sono assicurati dagli ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera appositamente abilitati presso il Centro di formazione “Amm. De Rubertis” di Genova.

Nel corso del 2005, per il 7° anno consecutivo, l'Italia ha conseguito il primato, rispetto agli altri Stati membri del Paris MoU, in termini di:

- numero di ispezioni effettuate;
- numero di deficienze riscontrate a bordo;
- numero di navi fermate (sino all'eliminazione delle gravi irregolarità rilevate);
- numero di navi bandite (ovvero delle navi allontanate dal porto con contestuale notifica del divieto di operare nell'intera Regione del Paris MoU).

Bisogna inoltre sottolineare che anche grazie all'impegno del Corpo nell'attività di *Flag State Control*, l'Italia ha una delle flotte più “giovani” ed efficienti ed ha rafforzato la propria posizione nella c.d. *White List*.

Tutto ciò testimonia lo sforzo notevole messo in campo dal “nostro” Corpo delle Capitanerie di Porto per raggiungere l'obiettivo centrale della sicurezza in mare.

Una sicurezza che è realizzata attraverso sistemi tecnologici complessi ed avanzati, integrati fra loro e volti a raggiungere *standards* elevatissimi per efficacia ed efficienza, sì da controllare in maniera moderna il traffico navale anche sotto il profilo della *security*.

Gli intercci di due sistemi, il V T S (*Vessel Traffic Service*) e AIS (*Automatic Identifications System*) serve a creare questa rete di protezione e, nello stesso tempo, ad offrire il doppio profilo *safety/security* al trasporto marittimo.

Caratteristica molto importante dell'AIS (sistema obbligatorio a bordo delle navi oltre le 300 tonn. impegnate in viaggi internazionali, e sulle navi oltre le 500 tonn.) riguarda la capacità di scambiare con facilità i propri dati con le diverse organizzazioni, servizi e agenzie i cui compiti istituzionali sono legati a vario titolo alla *security*.

Detto sistema viene utilizzato per identificare e monitorare le navi cooperanti aiutando a discriminare tra quelle in viaggio ordinario e quelle che invece si discostano dalla norma o dalle rotte previste e che quindi rappresentano un potenziale pericolo.

Strettamente connessa allo sviluppo dei traffici è la sicurezza e la tutela dell'ambiente marino, dell'elemento mare: tutti voi ricorderete l'incidente avvenuto nello Stretto di Messina tra la nave cisterna *Patmos*, con un carico di 50.000/70.000 tonnellate di greggio, e la *Castiglio de Monte Argon* scarica, in seguito al quale si sversarono in mare circa 50 tonnellate di petrolio.

Si parla di piani locali antinquinamento, di piani nazionali antinquinamento ed i piani provinciali di protezione civile.

La sicurezza, intesa nella sua accezione più ampia, è dunque un elemento caratterizzante e qualificante del sistema italiano dei trasporti marittimi ed un esempio cui guardano altri Stati come punto di riferimento, per cui può essere, non a torto, considerata come un punto di partenza dal quale rilanciare l'immagine del nostro Paese nella "Rete europea dei trasporti".

Grazie.